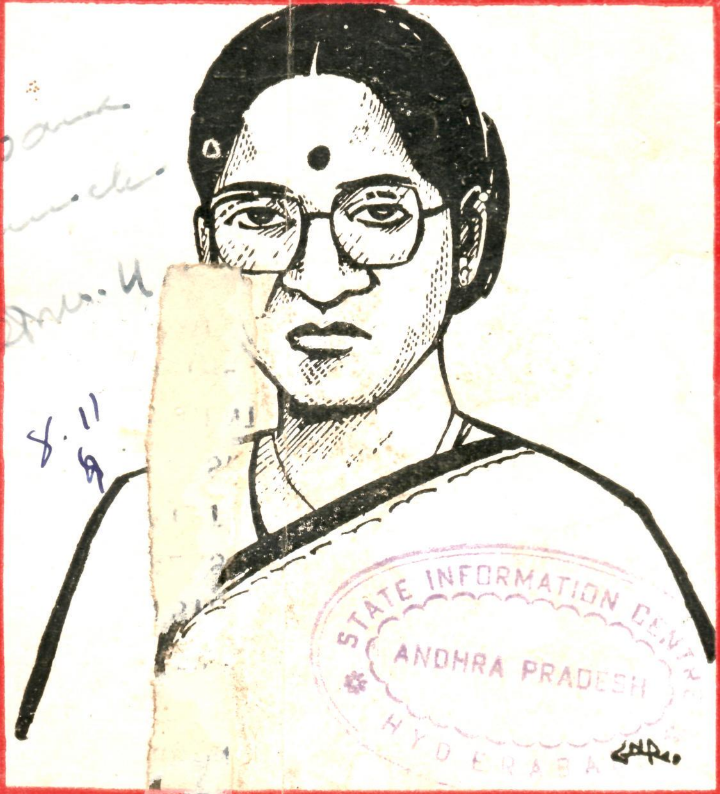
రవాణా సమాచార్

RAVAANA SAMACHAR

A TELUGU TRANSPORT MONTHLY



STATE INFORMATION CENTRE
ANDHRA PRADESH
HYDERABAD

సంపుటి 6
సంచిక 11
నవంబరు
1963

रवा[illegible] समाचार

సా[illegible]3 రూపాయిలు

విడి 25 న.పై ప్రతి

ఫోను ; 1259 గ్రాము : ప్రెసిషన్

దుర్గా డీసెల్ హౌస్ (రిజిష్టర్డు)

మైకో - బాష్ సర్వీస్ ఏజంట్సు

గోపాలరెడ్డి రోడ్, **విజయవాడ-2.**

పెర్కిన్సు	మెడోస్	డేవిడ్ బ్రౌన్	లిష్టర్
బెంజి	ఫోర్డుసన్	బ్లైలారన్	సిడ్లీ
లేలెండ్	ఫెర్గూసన్	పెట్టర్	నేషనల్

పైన తెలియపర్చిన డీసెల్ ఇంజన్ల పంపులు, పవర్ కేలిబ్రేషన్, అరుగుదల తక్కువగావున్న పాత నాజిల్సు రీ కండీషనింగ్, ఆధునిక యంత్రములపై అనుభవంకల పనివారిచే ఆటోమొబైల్ ఇంజనీరు పర్యవేక్షణక్రింద సకాలంలో చేయబడును.

మైకో - బాష్ ఎలిమెంట్సు, నాజిల్సు, ఫిల్టర్సు మా వద్ద సరసమైన ధరలకు లభించును.

ది రోడ్ వర్దీ టైర్ వర్క్సు

ఫుల్ సర్కిల్ టైర్ రీట్రేడర్సు

విజయవాడ-2.

నాణ్యమైన రబ్బరుతో, నిపుణులైన పనివారిచే సకాలమున బాగుచేసి

గ్యారంటీ ఇవ్వగల సంస్థ.

ఒకసారి పనిచేయించిన మీకే తెలియగలదు.

సంపుటి 6

సంచిక 11

ఫోన్ నెం.

1087

రిజిష్టర్డ్ నెం.

A-103

ధరల నదుపులో

ఉంచేందుకు

సహాయపడండి.

* * *

దేశరక్షణకోసం

పొదుపుచేయండి.

ఎడిటర్ : జిల్లేపలి భాస్కరరావు.

శ్రీ శోభకృత్ నామ సంవత్సర నిజ ఆశ్వీజ పౌర్ణమి శుక్రవారం **1—11—63**

చీకట్లు తొలగాలి-వెలుగులు కలగాలి

చరిత్రలో చీకటికొక చిత్రమైనస్థానం వుంది. దీన్ని ఆధారంగా చేసుకొనే వెలుగునకు ప్రాధాన్యము కల్పింపబడ్డది. మానవుడు ఆందోళిత చేతస్కుడయినపుడు ఒంటరితనాన్ని కోరుతాడు అంటే చైతన్యప్రకృతికిదూరంగా వుండాలని వాంఛిస్తాడు. కాని ప్రకృతిని విడిచివుండటము సామాన్యంగా సాధ్యమైన పనిగాదు. అందుచేత అచేతనమయిన వాతావరణ సృష్టికి పూనుకుని అందరి దృష్టిపథానికిదూరంగా పయనిద్దామని ఆలోచిస్తాడు. అంటే నైతికరంగంలోను నిజత్వానికి విరుద్ధంగా వేరు స్థానాన్ని కల్పించుకుంటానికి పడే తంటాలే యీ చీకటి. వెలుగునకు చీకటికి అట్టే భేదం లేదు. ఒక్క భావనలోనే యీ రెండు అభిప్రాయస్థానాలు వున్నాయనటం సబబవుతుంది. కాని చీకటిలో వున్నాననుకొన్న మానవుడు విభిన్న దృక్పథం కలిగివుంటాడు. తాను తప్ప యితరులెవరూ తనవునికిని గ్రహింపజాలరని అతని అపోహ. దీనివలననే అనేకరకములయిన దోషకార్యాలు చేస్తూ వుంటాడు. మానవజాతి మనుగడలో చిచ్చు రేపుతుంటాడు. ఆ చిచ్చు తన దహన శక్తితో చీకటిలోని మనిషినే దహించడానికి

పూనుకుంటుంది. రానురాను చీకటి తొలగి అంతా వెలుగే అవుతుంది. కాని ఈ పరిణామ దశకు కాలం చాలా పడుతుంది. యింత విరామాన్ని సహింపలేక సహజమైన మార్పులను కొందరు తొందరపెట్టడం విప్లవాలు ఘటిల్లడం జరిగి ఆసాంతానికి వెలుగుకలిగి తీరుతుంది.

మంచికో చెడ్డకో మంత్రివర్గంవారు ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో ఆశయసిద్ధాంతాచరణ కార్యక్రమాలు చాల అమలు పరిచారు. యీ అమలు జరిపేవిధానంలో రాక్షసీభూతచేతనంతో కూడ వ్యతిరేక వివాద మార్గాల కెదురీతగా సాగి అనుసరణ కార్యక్రమం నడిచింది. ఏదినడచినా అది అంతా అభివృద్ధి నతిత్వరగా పొందాలనే ఆకాంక్ష వలన కల్పించుకున్న చీకటి సాహసమే గాని నిజమయిన స్థిరమైన ప్రణాళికా సాధ్యమైన ప్రజాహితమైన కార్యములు కావని తేలిపోయింది.

ఈ ధోరణిలో నడచిన కార్యక్రమాలలో బస్సుల జాతీయకరణ ఒకటి. దేశంలో అభివృద్ధి పథకాలు బాగా సాగాలి. కాబట్టి డబ్బు కావాలి. ప్రజా సహకారం కావాలి. దీనికనుకూలమయిన ప్రజాహిత కృషికి దెబ్బ తెచ్చిపెట్టే జాతీయకరణ విధానంలో పరిష్కృత ప్రావీణ్యసంసర్గతలేని పనికిపూనుకుని ప్రయివేటు పరిశ్రమదారులను దిగజారదీయటం వలన పరిశ్రమ దెబ్బతినటమేగాక ప్రజాసౌకర్యం కుంటుపడడం పనివారిలో అలసత పెరగడం, విద్యుక్త ధర్మ నిర్వహణ లోపభూయిష్టమవడం నిజాయితీ దెబ్బతినడం లాంటి వెన్నో విషయాలు కలిగి నడవటంవలన బస్సుల జాతీయకరణ ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో నష్టదాయకం అరిష్టదాయకంగా అధికార అనధికార వర్గీయుల దృష్టిఃధాన్ని అందుకున్నది. పోగా బస్సుల జాతీయకరణవలన ప్రభుత్వపు ప్రణాళికావసరాలు తీరినవాఅంటే డబ్బుకొఱత మరీ హెచ్చి పన్నుల పెంపకం తప్పలేదు. పైగా నిండుగా వుండే రోడ్డుగూడా దెబ్బతినటం గమనింపబడింది. దీనితో ప్రభుత్వరంగంలో నేమిటి ప్రజల్లో నేమిటి అనుమాన భూతం ప్రబలి అసలీ బస్సుల జాతీయకరణ ప్రభుత్వమెందుకు వదులుకోరాదు అనే ప్రశ్న వచ్చింది ప్రొహిబిషన్ సిద్ధాంతాచరణ సరిగ్గా సాగనందున తిర్గి దాన్ని ప్రభుత్వం తొలగించి కల్లు,సారా అమ్మకాల విషయంలో గమనింపతగిన మార్పులు కలిగింపచూచినట్లు బంగారం కంట్రోలువిధానం దేశంలో అంగారమై చేసే భీభత్సాన్నిగుర్తించి కంట్రోలు సడలింపు నాగించినట్లు నష్టపడి కష్టపడే బస్సు జాతీయకరణ వదలి ప్రభుత్వం తిరిగి ప్రయివేటుపరిశ్రమదారులకే ఒప్పగించి పన్నుల ద్వారా, డిపాజిట్‌లద్వారా మరి వీలైనవిధంగా వారివద్దగల బ్లాక్ మనీని బహిర్గతంచేయించి అధికారపూర్వకమైన ఆజమాయిషీతో ప్రణాళికావసరాలు పొందవచ్చునేమో గమనింపదగిన విషయం. ఈమధ్య రిజర్వుబ్యాంకు వారికే "బ్లాక్ మని" చీకటిలోవున్న మనుష్యుల వద్దగల గుప్తధనం వెలికి తీయించాలనే సంకల్పం కలగటం దానికై యదార్థంగా ఆలోచనజరిపి కృషిచేస్తే పరిశ్రమరంగంలో ప్రయివేటుదారు

నియోగికమిటీ నివేదిక

(గతసంచిక తరువాయి)

మరియు కాలపరిమితి, దూరపరిమితి లేకుండా అటువంటి అవసరాన్ని తీర్చటానికికూడా ఈ టెంపరరీపర్మిట్లు ఇవ్వవచ్చును.

ఈరాష్ట్రంలో ఆంధ్రప్రదేశ్ హైకోర్టుపరిశీలన ననుసరించి అవే పరిస్థితులక్రింద శెక్షన్ 62 లోని సబ్ శెక్షనులలో దేనిని ఆసరాగా తీసుకుని ప్రత్యామ్నాయ టెంపరరీపర్మిట్లు గ్రాంట్ చేయబడవు ఒకేసరుకును నెలతర్వాత నెల రెగ్యులర్ ప్రాతిపదికపై ట్రాఫిక్ అవసరాన్ని తీర్చటానికి మోసేవాహనాలకు టెంపరరీపర్మిట్లుయిచ్చే అభ్యాసాన్ని ఈరాష్ట్రంలో అమలుచేయడం లేదు.

ఈ క్రిందిపరిస్థితులలో టెంపరరీపర్మిట్లు యిచ్చుటకు శెక్షను 62 ట్రాన్స్‌పోర్టుఅధారిటీసును ఆదేశిస్తున్నది. ఆ శెక్షనులోని మొదటి నిబంధనవలన కొన్ని అసౌకర్యాలు ఏర్పడటం మినహాయించి శెక్షను 62 లోని ప్రస్తుతనిబంధనలవలన ఉద్దేశించబడినట్లుగా టెంపరరీపర్మిట్లు యిచ్చేవిషయంలో సంతృప్తికరంగా వుండునట్లు ఈవిధానం ఎంచుకోబడింది.

దేనికొరకు పర్మిటు గ్రాంటుచేయబడిందో, ఆపని ననుసరించి టెంపరరీపర్మిట్ల వ్యాలిడిటీ కాలమును నిర్ణయిస్తారు. గరిష్ఠకాలపరిమితి నాలుగు నెలలు వుంటుంది. ఈ టెంపరరీ పర్మిట్లను రెన్యూవల్ చేయరు. కాని అవసరమైనయెడల మరల క్రొత్త టెంపరరీపర్మిట్లు యివ్వబడును. ఈ టెంపరరీపర్మిటులకు దాఖలుచేసుకొనుఅభ్యర్థులు అధికారులసంతృప్తికనుగుణంగా తమ అవసరాన్ని రుజువుపరుచుకొనాలి.

స్థానికమైన పరిశీలనలుచేసి ట్రాఫిక్‌ను గమనించి తగినంత సర్వీసు లభ్యత అవసరాన్ని టూరింగ్ ఆఫీసర్లునిర్ణయిస్తారు.

పొరుగునలేని రాష్ట్రాలలో అంతర్‌రాష్ట్ర రూట్లమీద వాహనాలసర్వీసుకు టెంపరరీపర్మిటులు కావలసివచ్చినప్పుడు తత్సంబంధమైన

లకు అత్యధిక అవకాశాలుకల్పిస్తు ఫ్రీలైసెన్సు విధానం అమలుపరిస్తేను ప్రయివేటుబ్యాంకింగ్ విధానాన్ని, వడ్డీకి అప్పుల విధానాన్ని చట్టబద్ధంగా అరికట్టితేను చీకట్లుతొలగి వెలుగులు వస్తాయి.

మనదేశంలో తృప్తమైన సామర్థ్యము, ధనము యీ విధమైన పద్ధతులపై బహిర్గతంచేస్తూ అభివృద్ధి పథకాలు ప్రభుత్వం సాగిస్తే ప్రజాప్రణాళికలన్నీ విజయం పొందగలవు. నరకాసుర బాధలు తొలగి వెలుగులు వెదజల్లే దీపావళి అంతరార్థం ప్రతిమానవుడు గుర్తెరిగి చీకటినుండి తగు అభివృద్ధికై వెలికి రావటానికై కంకణ దీక్షవహించాలి. తమ యధాశక్తిని ధైర్యాన్ని సాహసాన్ని ఔదార్యాన్ని త్యాగాన్ని చూపించి అయినా జాతిఅంతా ప్రణాళికా ధ్యేయ పరిపూర్ణసాధనకు వినియోగపడి విజయం సాధించాలి.

రాష్ట్రం అనుమతినిపొంది టెంపరరీపర్మిట్లు యివ్వబడును. పబ్లిక్ క్యారియర్లకు టెంపరరీ పర్మిట్ల విషయములో ఈరాష్ట్రం పశ్చిమబెంగాలురాష్ట్రముతో మాత్రమే ఒక ఒడంబడిక యేర్పరుచుకొన్నది.

బీహార్:- మోటారు వెహికల్సు ఆక్టులోని శెక్షన్ 62 లో పేర్కొనబడిన వీలునుబట్టి టెంపరరీ పర్మిట్లు యివ్వబడును. ఈ టెంపరరీపర్మిట్లు సాధారణంగా ఒకటినుంచి నాలుగు నెలలవరకు గల కాలపరిమితిలో యివ్వబడును. రెండు రాష్ట్రాల మధ్య కుదిరిన పరస్పర ఒడంబడిక యొక్క నియమములవలన అంతర్ రాష్ట్రీ రూట్లపై టెంపరరీ పర్మిట్లను పరిమితంచేశారు. ఈ పర్మిట్ ఒకరోజులోనే యివ్వబడుతుంది. దేనికొరకు దాఖలుచేయబడుతుందో ఆ సరుకు, స్థలం, కాలంయొక్క వివరాలను దరఖాస్తు ఫారంలో పొందుపరచాలి.

నెలతర్వాత నెల టెంపరరీ పర్మిట్లుయిచ్చే ప్రస్తుత విధానం రైలు – రోడ్ సమన్వయానికి ఎలాంటి అవరోధం కలుగదని రాష్ట్రప్రభుత్వం అభిప్రాయపడింది రైల్వేగాని, రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్‌గాని అవసరాలను తీర్చజాలనంతగా ముఖ్యంగా బీహార్ రాష్ట్రంలో ట్రాఫిక్ పరిమాణం త్వరితగతిని పెరిగిపోయింది ఈ రవాణా విధానాల మధ్య పోటీ వుండబోతున్నదనే భయంలేదు. కాబట్టి రాష్ట్రప్రభుత్వం స్వేచ్ఛాయుతంగా టెంపరరీ పర్మిట్లు యిచ్చుటకు సమ్మతించినది. స్వంత వ్యవహార పరిష్కారానికై ఆర్థిక పరిశీలనకు అనుమతించబడుతుంది.

1. రెగ్యులర్ పర్మిట్లకు నిష్ప్రయోజనమయిన దరఖాస్తులు ఆకాంక్ష గల వ్యక్తులచే దాఖలువలన టెంపరరీ పర్మిట్లు యిచ్చుటకు వుద్దేశ్యపూర్వకమయిన ఆటంకం కలిగినప్పుడు.
2. రెగ్యులర్ పర్మిట్లు దరఖాస్తులు పని పూర్తి అగునంతవరకు నిరీక్షని టెంపరరీ పర్మిట్లకు సరియయిన అవసరమున్నప్పుడు టెంపరరీ పర్మిట్లు ఈయబడుతాయి.

గు జ రా త్

ఈ క్రింది పరిస్థితులలో రీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీలు టెంపరరీ పర్మిట్లు మామూలుగా జారీ చేస్తాయి.

1. కొద్దికాలమునకు తలంచనటువంటి అవసరం కలిగినపుడు, దానినిఎదుర్కొనేందుకు వున్నటువంటి యంత్రాంగం సరిపోనప్పుడు.
2. కొత్తగా కొనుక్కున్న ట్రక్కుకు తక్షణం సర్వీసు కల్పించేందుకు యజమాని రెగ్యులర్ పర్మిటుకు దాఖలు చేయకముందే టెంపరరీ పర్మిటు కొరకు దాఖలుచేయనప్పుడు.
3. యితర రాష్ట్రానికి చెందిన ఆపరేటరు నిర్ణీతమైన ఆకస్మికమయిన కాలానుగతమయిన అవసరాలపై ఈ రాష్ట్రంలోనికి ప్రవేశించినపుడు.

మొదటి రెండు పరిస్థితులకు కాలపరిమితి నాలుగు నెలలకు మించి వుండదు. మూడవ పరిస్థితికి ఒక నెల మాత్రమే సాధారణంగా పరస్పర వప్పందాల క్రింద యితర రాష్ట్రాలకు చెందిన వాహనాలు గుజరాతు గుండా తిరుగుతాయి. వాటికి టెంపరరీ పర్మిట్లు యివ్వవలసిన అవసరం లేదు. ఈ రాష్ట్రం యిరుగుపొరుగు లేని రాష్ట్రంతో వప్పందం ఏర్పరచుకోలేదు

(తరువాయి 15 వ పేజీలో)

పరిశ్రమలు పెరగాలంటే రవాణా సౌకర్యాలుండాలి

ఏ దేశమైనా పారిశ్రామికంగా అభివృద్ధి చెందాలంటే ఆ దేశంలో రవాణా సౌకర్యాలు ఇతోధికంగా పెంపు జరిగితేనే అది వీలవుతుంది. రవాణావసతులు కుంటుపడినచోట అభివృద్ధి పరచాలిసిన పరిశ్రమలు దెబ్బతినడమే కాకుండా క్రమేపి జాతీయార్థిక జీవనంగూడ సన్నగిల్లి పోతుంది. ఇందువల్లనే తొలుదొల్తగా రవాణా వసతులు కలిగించడం చాలా ముఖ్యము. రవాణా సౌకర్యాలు ఏర్పాటు చేసేటప్పుడు జాగ్రత్తగా పరిశీలనలు జరగాలి. నిర్మింపబోయే పరిశ్రమావసరాలే కాకుండా వాటికి అనుబంధంగా నిర్మాణం కాగల తతిమ్మా పరిశ్రమల అవసరాలు గూడ మనసులో వుంచుకొని మరి రవాణా ప్లానులు వేసుకోవాలి. అంతేగాక, ఉత్పత్తిజరిగే వస్తువుల స్వరూప స్వభావాలను గూడ ఆలోచించాలి. రైలు పట్టాలటువంటి బరువైన వస్తువులు తయారైతే వాటిని మోసుకొని పోవడానికి వీలుకలిగిన పెద్ద బండ లారీలుండాలి. ఆ బరువు భారాన్ని మోపగల రోడ్లున్ను, వెడల్పుగల దిట్టమైన వంతెనలున్నూ అవసరంగదా! రోడ్ల పరిస్థితులను గమనించకుండా లారీలు పెద్దవి పెట్టితే, నష్టప్రదమేగాక, పనులన్నీ ఆగిపోయే ప్రమాదం సంభవించుతుంది.

ఇపుడున్న రవాణా వసతులు ఏవో, వాటి పరిమితి ఎంతో, మన అవసరాలకు ఎంతవరకు సరిపోవునో, లేక ఎంతవరకు చాలవో అందరికి తెలిసినవేగదా! దీనిని ఆధారము చేసుకొని, వెంటనే అవసరమైన వసతుల పరిమితిని లెఖ్ఖకట్టుకోవాలి. దీర్ఘకాలానికి సరిపడే వసతులనుగూడ లెఖ్ఖకట్టుకొని ఒక నిర్ణీతమైన పథకం ప్రకారం రవాణావసతులను కల్పింపడం భావ్యంగావుంటుంది. ఇదిగాక, పరిశ్రమలు చాలా త్వరితగతిని విస్తరింపబడుతున్నవి. కాబట్టి దూరదృష్టితో, బాగా ముందుకాలానికి సరిపడేదానికంటే కొంచెం అధికంగానే రవాణావసతులుండేటట్లు మనం పథకాలను రూపొందించాలి. ఈ విషయంలో ఉత్పత్తి దారులున్నూ, రవాణాచేసేవారున్నూ సంప్రదింపులు జరుపుకొని పథకాలు తయారుచేయుట ఎంతైనా అవసరం. అసలు రవాణాదారులు నియమిత సమయాల్లో వ్యాపారసరళిని గురించిన్ని, మార్కెటింగు వ్యవహారములను గురించిన్ని, పరిశోధనలు జరుపుకుంటూ యుండడం ఎంతైనా మంచిది. ఇదే జరిగియుంటే పరిశ్రమాభివృద్ధితో అనుగుణంగా రవాణా సౌకర్యాలు గూడ పెరిగివుండేవి. అపుడు రెండవ ప్రణాళికాంతానికిన్ని, మూడవప్రణాళిక ప్రారంభానికిన్ని కలిగిన రవాణా కొరత కలిగివుండేది కాదు. ఈ సమయాల్లో రవాణా కొరత ఎంత కష్టం నష్టం కలిగించిందంటే, అభివృద్ధి అవుతున్న పరిశ్రమలు మందగించటమున్నూ, కొన్ని

ఆపుచేయవలసి రావడమున్నూ జరిగింది. లెఖ్ఖల నమూనాలో, అభివృద్ధిచేయు 10వంతులనుంచి, 8 వంతులకు దిగజారింది. ఈ అనుభవాన్ని మనసులో పెట్టుకోవడం ఎంతైనా అవసరం ముందుముందు పథకానికి.

మన గవర్నమెంటు రవాణాపనులకు రైల్వేల మీద విపరీతంగా ఆధారపడి వుండడం చాలా శోచనీయం. ఇతరరవాణా వసతులందు చిన్న చూపు చూపిన కారణంగా జాతీయార్థిక జీవనం ఎంత అపసవ్యమయిందో, జాతీయాదాయం ఎంత భగ్నపడిందో, చెప్పజాలము. రైల్వేలను ఎంత అభివృద్ధిపరిచినా శీఘ్రగతిని పురోభివృద్ధి చెందుతున్న పరిశ్రమావసరాలను తీర్చ లేకపోయింది. రైల్వేల క్రింద ఖర్చు 736 కోట్లనుంచి 1500 కోట్లరూపాయలకు పెంచారు. అభివృద్ధి పథకాలకు ఇంజన్లు 7600 ల నుంచి, 10,400 లకు పెరిగినాయి, వాగన్లు 198 వేలనుంచి 301 వేలవరకు పెరిగినయి. అయినప్పటికి చాల లేదు. ఇకముందయినను. రైల్వేలను ఎంత అభివృద్ధిపరిచినప్పటికిని, కేవలం రైల్వేరవాణాశక్తి జాతీయావసరాలను తీర్చగలగటం ఊహామాత్రమే అవుతుంది. జరుగుతున్న 3 వ ప్రణాళికా కాలంలోనే 970 లక్షల టన్నుల రవాణా జరగాలిసివుంటుందనిన్నీ, రైల్వేకు అంతశక్తి లేదనిన్నీ ఇతరవనరులు చూడడానికి అంచనా వేశారుగదా.

1962 లో బొగ్గురవాణా సందిగ్ధ పరిస్థితివలన కొన్ని కొన్ని పరిశ్రమలు మూసేటంత వరకు వచ్చినాయి. కొన్నిటిలో ఉత్పత్తులను తగ్గించి వేశారు. కీలక వస్తూత్పత్తి మందగించటంతో తరుగువస్తువును విదేశాలనుండి తెప్పించుకోవడమున్నూ, అందుచే విదేశ మారక ద్రవ్యానికి లోటున్నూ సంభవించినాయి. ఎరువుల ఉత్పత్తి తగ్గిన కారణం చేత పంటలు తగ్గినాయి. పర్యవసానము 60 కోట్ల రూపాయల తిండిగింజలు విదేశాలనుండి దిగుమతి చేసుకోవలసి వచ్చింది. ఆ విధంగానే స్టీలు 100 లక్షల టన్నులు దిగుమతి చేసికొన్నాము 1960-61, 61-62- ఈ 2 సంవత్సరాలలోనూ, 120 కోట్ల రూపాయల ఖరీదు స్టీలు దిగుమతులకు వెచ్చింప వలసి వచ్చింది. ఇట్లా 2 వ ప్రణాళికాంతమందును, 3 వ ప్రణాళిక ప్రారంభంలోను, రవాణాలోపం వల్లనైతేనేమి, విద్యుచ్ఛక్తి కొరతవల్లనైతేనేమి, ఉత్పత్తులు తగ్గిపోయి, మన ఆర్థికస్తోమతు ఎంతో కదిలించి వేసినవి. రవాణా సదుపాయాలను బాగా అభివృద్ధి చేసికోవలసిన ఆవశ్యకత, పై విషయాలను బట్టి తేలుతోంది గదా.

దురదృష్ట వశాత్తు గవర్నమెంటు దృక్పథము జాతీయ పరిశ్రమయగు రైల్వే మీదనే మొగ్గు చూపుతూ వుండడం చేత అతిముఖ్యమైన రోడ్డు రవాణాను విస్మరించడం జరిగింది. తన ఆదాయానికి దెబ్బతగులుతుందని భయంతో. రైల్వే కూడ రోడ్డురవాణాభివృద్ధి పథకాలను సంశయించుతూ వచ్చింది. దీనికి ఉదాహరణంగా, అమెరికా, బ్రిటను దేశాలను చూపించుతారు కాని ఆ దేశాల పరిస్థితులకు, మన దేశ పరిస్థితులకు వున్న తేడాను గమనిం

చాలి. మనదేశం పారిశ్రామికాభివృద్ధి చేసుకొన బోతున్నదై యుండగా, ఆ దేశాలు యిప్పటి కెప్పుడో, అభివృద్ధి అయిపోయినవి. అందుచేత రోడ్డురవాణా రైల్వే ఆదాయానికి భంగం ఏమాత్రము కలిగింపదు సరికదా ప్రస్తుత పరిశ్రములు అభివృద్ధి అవుతున్న సమయంలో రెండుతరహాల రవాణా దారులకు బోలెడంత పనికలుగుతుంది. రోడ్డురవాణా విస్తరణకు అవకాశం ఉండటమే కాక అవసరం కూడా వుంది. 12 1/2 లక్షల మైళ్ళ విస్తీర్ణం గల మన దేశంలో 4 లక్షల 80 వేలమైళ్ళ విస్తీర్ణానికి మాత్రం రోడ్లవసతి వుంది. ఈరోడ్లలో సగం భాగాలమీదమాత్రం బండ్లుపోయేవీలుంటుంది. మన అన్ని జాతీయ రహదార్లు కలిసి 1500 మైళ్ళ పొడవే గదా. చాలా చోట్ల బండ్లు పోగలిగే వంతెనలు లేనేలేవు. చాలా నదుల మీద రోడ్డువంతెనలు కట్టించాలిసివుంది. ఈ ఇబ్బందులవలన మనదేశంలో మోటారు పరిశ్రమ అభివృద్ధి కావడంలేదు. ఫ్రాంసు, జర్మనీ వంటి దేశాలలో ఒక సంవత్సరంలో వుత్పత్తి అయ్యే లారీలు మనదేశం మొత్తం రోడ్ల మీద నడవడంలేదు. అంతా కలిసి మనదేశంలో 2 1/2 లక్షల బండ్లేకదా.

స్వయం కల్పితమైన అడ్డంకులు, కట్టుబాట్లు కూడ మోటారురవాణా వృద్ధికాకుండా చేస్తున్నయి- పర్మిట్లు ఇవ్వడంలోను అంతరాష్ట్రీయ పర్మిట్లకు కొన్ని నిబంధనలు ఏర్పరచడం, మార్గం విషయంలో పరిధి ఏర్పచడం, అధికభారమయిన పన్నులు, వాటిని వసూలుచేసే పద్ధతి మొదలవనవి పరిశ్రమదారులు, రవాణాదారులు ఇప్పటికి ఎన్నోసార్లు ఈవిషయమై మొరబెట్టుకున్నారు వుత్సాహ పూర్వకమైన సమాధానమింతవరకు లేదు. కాగా ప్రస్తుతం అమలులో వున్న అత్యవసర పరిస్థితులలో, కొంతవరకు ఈ నిబంధనలను సడలించుతారని అనుకుంటున్నారు. ఏమిజరుగుతుందో.

మనదేశంలోని $5\frac{1}{2}$ లక్షల గ్రామాలకి చాలా వాటికి రైల్వేతో సంబంధంలేదు. రైల్వేల వలన కొన్ని ముఖ్యపట్టణాలు అభివృద్ధి అయినప్పటికి గ్రామాలు అట్లాగే వున్నాయి. వీటిని అభివృద్ధి పరచాలంటే ముందు రోడ్లవసతి అన్నింటికీ కల్పించాలి. రైల్వేలు కుగ్రామాలకు చేరుట వల్ల రోడ్లుకూడా వీలుకాని గ్రామాలు వున్నాయి. వాటికి కాల్వ రవాణాధారము కలిపించాలి. ఆవిధంగా ఒకగ్రామాని కొకటికి సంబంధం ఏర్పడితేగాని గ్రామాలు ఆర్థికంగాను సాంఘికంగాను అభివృద్ధి మార్గాలలోపడవు. ఈ వసతులు లేని కారణంగా ఎన్నో కుటీర పరిశ్రములు, వ్యవసాయోత్పత్తులు, బాహ్యప్రపంచానికి అందుబాటులోనికి రావడంలేదు. అవన్ని ఆవిధంగా కుంటుపడిపోయినయి. మార్కెటింగ్ వసతులులేకపోతే ఈరోజులలో ఏ చిన్నపరిశ్రమ అయినను పడిపోవక తప్పదు. ఇంతకీ కారణం రోడ్డు వసతులు లేక పోవడం. ఈ విషయం సమగ్రంగా ఆలోచించి గ్రామాలలో చైతన్యం కలిగించి, చేతిపరిశ్రమలకు తగు ప్రోత్సాహమిచ్చి గ్రామ జీవనం పెంపొందించుట ముఖ్యావసరమై యున్నది.

వివిధ రాష్ట్రాలలో మోటారుబండ్ల టాక్స్‌లు

(గతసంచిక తరువాయి)

బీహార్:

ఈ రాష్ట్రంలో మోటార్ వెహికల్ టాక్సేషను చట్టము ప్రయాణీకులపైన, రవాణా సరకులపైన ట్రాన్సుపోర్టు పన్ను అనే రెండు రకములు కలవు

పబ్లిక్ క్యారియర్లు — 9 టన్నుల రిజిష్టర్డు లేడెన్ సరకులు మోసేవానికి సంవత్సరానికి రు 625 లు మాత్రం పన్ను.

స్టేజి క్యారేజీలు:- 40సీట్లు గలవానికి సాలుకు 1,742-50 రూపాయల పన్ను.

ప్రయాణీకులపై వసూలు కాబడే సొమ్ములో నూటికి 12.5 శాతం అదనపువసూలు చేయవలెను.

ఇన్నికారణాలుగా, రవాణా పథకాలు సమగ్రంగా పరిశీలించి ప్లానుచేయడం చాలాతొందరగా చేయవలసినపనిగావుంది. కేంద్రమున్ను రాష్ట్రాలున్ను పెట్టిన అడ్డంకులను సడలించాలి. అంతర్రాష్ట్రీయ రవాణాకు ప్రోద్బలా మివ్వాలి. పన్నుల భారాన్ని తగ్గించి, రైల్వేలకున్న సదుపాయాలు రోడ్డురవాణాకు కలిగించాలి. నియోగి కమిటీవారు ఈ విషయాలన్నీ పరిశీలించి, సంతృప్తికరమైన సిఫారస్సులను చేస్తారని ప్రజాబాహుళ్యము ఆదుర్దాతో ఎదురు చూచుచున్నారు సాధారణ వినియోగదారునికిన్నీ, పెద్ద పెద్ద పరిశ్రమదారునికిన్నీ అనుకూలించే పథకాలు సూచించుతారని ఆశించుదాము.

సరకులరవాణాలో వసూలు కాబడే సొమ్ములో నూటికి 12.5 శాతం అదనపువసూలు చేయవలెను. ఈ ప్రభుత్వంవారు మున్ముందు పన్నుల రేట్లు పెంచే అవకాశం కలదని అనుకుంటున్నారు. ఏమైనా మద్రాసురాష్ట్రపు పన్నులకు 75 శాతం తక్కువగానే మోటారుబండ్లపై పన్ను వసూలు కాబడుతున్నట్లు అంచనా. ఈ రాష్ట్రంలో మరి ఏ యితర రకమైన అదనపు పన్నులు లేవు.

గుజరాత్:

మోటార్ బండ్లపై పన్నుతోబాటు ప్రయాణీకులపైన రవాణాసరకులపైన పన్ను విధించబడుతుంది.

పబ్లిక్ క్యారియర్లు:- 9టన్నులు రిజిష్టర్డు లేడెన బరువు మోసేవాటికి సాలుకు రు 1,415 పన్ను.

స్టేజి క్యారేజీలు:- 40సీటింగుగలవానికి సాలుకు 1,3 2 పన్ను.

పెట్రోలు కాకుండా యితరరకమయిన ఆయిలుతో నడిచే మోటారుబండ్లకు ప్రత్యేక పన్ను విధానం కలదు.

పబ్లికు క్యారియర్లు:- 9టన్నుల బరువు మోసేవి సాలుకు రు 1,922 పన్ను.

స్టేజి క్యారేజీలు:- 40 సీట్లు గలవి సాలుకు రు

19,45 పన్ను.

ప్రయాణీకులపై వసూలుచేయబడే కిరాయి లో నూటికి 15 శాతం అదనపుపన్ను. ఆ విధం గానే సరకుల రవాణా విషయంలో వసూలు చేయబడే కిరాయిపై నూటికి 3 వంతులు పన్ను అదనంగా వసూలు చేయబడుతుంది.

కేరళ:

1-10-57 నుండి అమలులోనికి వచ్చిన పన్నుల రేటు ప్రకారం పబ్లిక్ క్యారియర్సు 9 టన్నుల బరువు మోసే బండ్లకు సాలుకు -

1. మలబార్ ప్రాంతంలో రు 1,708 పన్ను
2. ట్రావినుకూర్ కొచ్చిను ప్రాంతాలలో 2,018 పన్ను.

స్టేజి క్యారేజీలు: 40సీటింగు గలవానికి సాలుకు మలబార్ ప్రాంతంలో రు 4, 800 లు ట్రావినుకూరు - కొచ్చిను ప్రాంతంలో 6, 000

ఈ రాష్ట్రంలో కొన్ని ప్రాంతాలల్లో టోల్ పన్నులు గలవు.

మధ్యప్రదేశ్:

మోటారుబండ్ల పన్ను గాక సరకులపైన ప్రయాణీకులపైన విధింపబడే అదనపు పన్నుతో పాటు మోటారుసామానులపైన నూనెలపైన నూటికి 7 వంతులు పన్ను రాష్ట్రప్రభుత్వం వసూలుచేస్తుంది. బస్సులకు 40 సీటింగు గల వానికి, సాలుకు రు 2,025 లు చొప్పున, లారీ లకు సాలుకు 9 టన్నుల బరువు మోసేవానికి 1,435 చొప్పున పన్ను విధింపబడుతుంది. ప్రయాణీకుల కిరాయి వసూలుపై నూటికి 15 వంతులు లారీలలో సరకు రవాణా కిరాయిపై రూపాయి 1కి 10 నయాపైసలు పన్ను అదనంగా వసూలు చేయబడుతుంది!

మద్రాసు:

బస్సులలో సిటింగు ప్రయాణీకులకు ఒక్కొంటికి రు 30/ చొప్పుననూ, స్టాండింగు ప్రయాణీకులకు రు 10 చొప్పున 3 నెలల కొకసారి పన్ను వసూలు చేస్తూ అదేవిధంగా మునిసిపల్ ఏరియాలో నడిచే బస్సులకు సీటింగు ప్రయాణీకులకొక్కరికి రు 23 చొప్పున స్టాండింగుప్రయాణీకులకు రు5-69 చొ॥న పన్ను వసూలు జరుగుతుంది. 1955సంవత్సరములో మొత్తం మొంటు వలన బస్సులు తిరిగే రూటు దూరాన్ని బట్టి కూడా బండ్లపై టాక్సు విధింపులో తేడాలు సంభవించినవి.

210 కిలోమైళ్ళు రోజుకు తిరిగే వానికి సీటుకు రు 28-35

210 నుండి 270 మైళ్ళు రోజుకు తిరిగేవాని సీటుకు రు 33-40

270 మైళ్ళు పైన రోజుకు తిరిగేవానికి సీటుకు రు 38-45

స్టాండింగ్ ప్యాసింజరుకు ప్రతివానికి రు 5.60

అదనంగా వసూలుచేయాలి. మద్రాసు రాష్ట్రంలో యితర ప్రాంతాలలో తిరిగే బస్సులకు స్టాండింగు పాసింజరు 1 కి రు 1 చొ॥న అదనముగా పన్నువిధింపు. లారీలవిషయంలో స్లాబ్ రేటు ప్రకారం 9 టన్నుల బరువుమోసే లారీలకు క్వార్టరుకు రు 650/- మాత్రం పన్నువిధించారు.

అప్పిలేట్ అధారిటీగా వున్న స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ

పరిశ్రమదారులకు, ప్రభుత్వ పాలకులకు మధ్యన వుత్పన్నమయ్యే అన్ని రకాల తేడాలను చట్టబద్ధంగా పరిష్కరించి న్యాయంచేకూర్చేందుకు వీలుగా మోటారుబండ్ల చట్టంలో అప్పీలు చేసుకోవటానికి అవకాశం కల్పింపబడింది. దాని ప్రకారం రీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీవారి ఆర్డరుపై స్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ వారికి అప్పీలు చేసుకోవడం జరుగుతుంది. అట్టి అప్పీళ్ళు తీర్మానింపబడేటప్పుడు డిపార్టుమెంటల్ హెడ్‌గా ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనర్ గారు వుంటారు. ఇంకా యితర అఫిషియల్, నాన్‌అఫిషియల్ మెంబర్లు వుంటారు. వీరు వుండకపోవచ్చు కూడా. అంటే మీటింగ్ రోజున రాకపోవచ్చును. ఆనాడు ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనర్ గారే తీర్పు చెబుతారు. ఈ మధ్య ఆంధ్రప్రదేశ్ స్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీకి కమీషనర్ల నియామకంలో తరచుమార్పులు జరగటం వలన వచ్చిన అధికారి విషయాలను అవగతం చేసుకుని అనువర్తనా విధానాన్ని చట్టబద్ధంగా రూపొందించి అనువర్తించటానికి పూనుకోకముందే తిరిగి మరొక వుద్యోగానికి మార్పురావటం తిరిగి వచ్చే క్రొత్త ఉద్యోగికి ట్రాన్సుపోర్టు శాఖతో సంబంధంగాని శాస్త్రీయమైన పరిచయంగాని లేకపోవడంవలన ఎంతవరకు వారి బుద్ధి కానాటికి తోచినట్టుగా వర్తిస్తారే గాని సరియైన న్యాయం జరుపలేక పోతున్నారు. ఆఫీసువారుగాని అప్పీలులో కావలసిన స్థితిని రూపొందించలేక పోవడమో, అప్పీలు అర్జీదారు సరిగా విశదపరింపలేక పోవడమో కారణంగా కొన్ని కొన్ని విషయాలలో అధికమైన అన్యాయం సంభవం. ప్రభుత్వం పరిశ్రమ దారునకు తిరిగి అప్పీలునకు వెళ్ళే శ్రమను కల్పింపక సాధ్యమైనంత వరకు మొదటినుండి సమగ్ర పరిశీలన జరిపించి న్యాయం సులువుగా చేకూర్చేందుకు ప్రయత్నించాలని, తరుచు డిపార్టుమెంటల్ అధికారులను మార్చడం తగ్గించాలని అభ్యర్థించడమైనది.

రవాణాసమాచార్

ఆంధ్రప్రదేశ్ నందు తెలుగులో ప్రచురింపబడు ఒకే ఒక రవాణా సమస్యలకు సంబంధించిన మాసపత్రిక.

సంవత్సర చందా రు 3-00

విడిప్రతి- న.పై. 25

ఆంధ్రప్రదేశ్ యందన్ని
"హిగిన్ బాథమ్స్"
రైల్వేబుక్‌స్టాల్సులోను,లోకల్ బుక్‌స్టాల్సులోను దొరకును.

ఏజంట్లులేని ప్రదేశమందు ఏజంట్లు కావలెను.

'రవాణా సమాచార్' విజయవాడ2.

నియోగికమిటీవారి జాప్యము

నియోగికమిటీ నియామకమై చాలా నెలలు అయినా, మెంబర్లు సమావేశమైనట్లు ఒక్క సంవత్సరంగా ఎక్కడా కనబడదు. అంటే వాళ్లు పనేమీ చేయడం లేదనడం కాదుగాని, లోక్ సభలో మాత్రం మన ప్రధానమంత్రి స్వయంగా కల్పించుకొని సమాధానం చెప్పారు. ఆ కమిటీ చేయవలసినపని చాలా క్లిష్టమైనదని సమర్థించారు. ఆ కమిటీకి కావలసిన సమాచారం రాష్ట్రప్రభుత్వాలు ఇవ్వకపోతే వారు మాత్రం ఏమిచేస్తారు! వారు పంపించే అసంఖ్యాకమైన ప్రశ్నావళికి, ఉత్తరాలకి సమాధానం సేకరించడానికి రాష్ట్రాలకు అంతకంటే సమయం దొరకడంలేదు. ప్రధానాంశాలయిన రోడ్డురవాణా వివిధ సంస్థలను గురించిగాని, సీటిరవాణా వనరులను గురించిగాని, వివరాలు ఇదమిద్ధంగా కమిటీ వారికింతవరకు తెలియవనే చెప్పాలి.

ప్రధానమంత్రి రాష్ట్రముఖ్యమంత్రులకు స్వయంగా వ్రాసినకారణాన ఎట్లయితేనేం, కొంతచైతన్యంకలిగి, ఈ కమిటీవారు ఈమధ్య ఒక తాత్కాలిక రిపోర్టు తయారుచేయకలిగారు. రాష్ట్రాలలో రోడ్డురవాణా విషయమై కనుబడుతున్న విభిన్న పాలసీలను గురించిందా రిపోర్టు. ఈ రిపోర్టులో క్రొత్తవిషయాలు ఏమీలేవు. అయితే తెలిసిన విషయాలను సేకరించి విపులీకరించడం కూడా సామాన్యము కాదుగదా.

అసలు ప్రభుత్వమువారు కమిటీని వేశేటప్పుడు కోరిన ప్రధానాంశాలకున్ను ఇప్పుడు ఈ కమిటీవారి రిపోర్టుకున్ను సంబంధమేమీ కనుపడదు. కాకపోతే మెంబర్లు అయినవారికి రోడ్డురవాణా సంస్థలలోవున్న చిక్కులు ఎటువంటివో దీనివలన తెలుసుకోవచ్చు. ప్రజలున్ను ఆపరేటర్లున్ను ఈ చిక్కుసమస్యలకు పరిష్కార మార్గాలు ఏమి సూచించుతారో ఈ కమిటీ వారని ఇన్నాళ్ళు ఎదురు చూస్తున్నారు. ఇప్పటికే ఎంతో ఆలస్యమయినది. ఇక కమిటీ సూచింపబోయే పరిష్కార మార్గాలు ఎటువంటివయినా, ఈమధ్య జరిగిన పరిణామాలదృష్ట్యా - అంటే జాతీయక్లిష్ట పరిస్థితి – దాని అవసరాలున్ను-గమనించితే ఈ కమిటీయొక్క కృషియావత్తు వృధాప్రయాస అనిపించుకోక తప్పదు. దేశానికి ఈ మధ్య జరిగిన దాడి సమయంలో దేశీయ రవాణా శక్తి ఎంత అధ్వాన్నంగా వున్నదో, కీలక స్థానాల్లో బయటపడిన లోపాలు తేటతెల్లం చేసినవి. కాగా, ఈ సమయంలో రోడ్డురవాణా సంకలనము. దేశీయరక్షణావసరాలు సమగ్రంగా తీర్చగలిగేదిగావుండాలి. ఇప్పుడు ఇక అవాస్తవిక సమస్యలను పరిశీలించుత్తూ కూర్చుంటే సాధింపకలిగేదేమీ వుండదు. ఈ విషయాన్నే మొన్న ట్రాన్సుపోర్టు యూనియనుమంత్రిగారు డెవలప్మెంటు కౌన్సిలు మీటింగులో ప్రసంగించుతూ హెచ్చరించారు. ఏమనగా-

"చైనావారి దాడివలన ఏర్పడిన పరిస్థితుల దృష్ట్యా మనము తీసికోవలసిన చర్య లేమిటో ప్రస్తుతం ఆలోచించాలి. రవాణా సంస్థలను సంఘటితపరిచే సూత్రాలు, వాటిని క్రమబద్ధంగా నడిపించే పద్ధతులు- వాటిని తీరుబడిగా తరువాత ఆలోచింపవచ్చు. క్లిష్టపరిస్థితి ఏర్పడకముందయితే రవాణా పద్ధతులలో దుబారాఖర్చు కాకుండాను, ఒకదానికొకటి పోటీగా తయారు కాకండాను చూడవలసిన అవసరం వుండేది. కాని ఇప్పుడన్ననో ఈ క్లిష్ట పరిస్థితి, దాని అవసరాలు, రవాణాభివృద్ధి పథకాలను ఏవిధంగా మార్పు కలిగించుతుందో ఇప్పుడిప్పుడే చెప్పడం సాధ్యంకాకపోయినా, ఒకే ఒక రవాణా వ్యవస్థ మీద ఆధారపడి వుండడం పొరపాటు అవుతుందని ఇప్పుడు అనుభవ పూర్వకంగా తెలుసుకున్నాము. కనుక వెంటనే కీలకస్థానాల్లో అయినా ఇతర రవాణా పద్ధతులను సమకూర్చుకోవడమున్నా, ప్రస్తుతావసరాలకు అధికంగా కనుపించినా, వ్యవస్థకు విఘాతం ఆపాదించినప్పుడు ఉపయోగపడేటట్లు అధికంగా రవాణా సౌకర్యాలను సేకరించుకొని యుండటం ఎంతో అవసరం అని మనము తెలుసుకున్న పాఠము..."

రానున్న మార్పు ఏవిధంగా తీర్చిదిద్దాలో పై ప్రసంగంలో సూత్రప్రాయంగా తెలుపబడింది గదా! అల్లాంటి పరిస్థితులలో తొలుదొల్తగా నియోగికమిటీవారి పరిశీలనకు నిర్ణయించిన షరతులు ఇప్పుడు అమలులో వుండవలసిన అవసరం ఏమీ అర్థం కావడంలేదు. బహుశా కమిటీవారు తీరుబడిగా ఫైనలు రిపోర్టు తయారుచేసి యిచ్చినతరువాత పరిస్థితులు మారినవనే నెపంతో గవర్నమెంటు దానిని బుట్టదాఖలా చేస్తుందేమో! లేక, కమిటీ నియామక కాలాన్ని ఇంకా పొడిగించి, వారి నిర్ణయాలను వారే సవరించుకోవడానికి అవకాశం కలిగింపవచ్చు కూడ. ఈ చివరిదైతే కమిటీవారు వారి నిర్ణయాలు తీసికోవడానికి ఇంకా ఎంతవ్యవధి అయినా ఏమీ ఫలంవావుండదు.

Cars & Trucks
TO
Buy or Sell
NO NEED
GOING ROUND
.... and ROUND ....
.... and ROUND
CONTACT:
N. Vasudeva Rao
PHONE No. 1144.
MUSUAM ROAD,
VIJAYAWADA.

నియోగికమిటీ నివేదిక

(6 వ పేజీ తరువాయి)

మధ్యప్రదేశ్

ఇతర రీజన్‌లలో సాధారణంగా రవాణా వ్యాపారం కలిగియుండని వాహనాలకుఅనుకోని విధంగా అటువంటి అవకాశం కలుగునప్పుడు నిర్వర్తించుటకుగాను "తాత్కాలిక అవసరం" కు సావధానమగుట అత్యవసరం; అంతరాష్ట్ర ట్రాఫిక్ కు సంబంధించినంతవరకు ఎంతతాత్కాలికమైన సంఖ్యవుందో, అంతే వాస్తవికమయిన సంఖ్యలో ఎటువంటి సరియైన అవలోకనం లేకుండానే అంతరాష్ట్రీయమైన రూట్లపై తిరుగుటకుగాను పరస్పరమైన ఒప్పందాలక్రింద వాహనాల సంఖ్యను నిర్ణయించారు. సింగిల్ పాయింట్ టాక్సేషన్ ఆధారంగా పక్కాపర్మిట్లు సంఖ్యను నిర్ణయించడంలో రాష్ట్రాలు ఒకే అభిప్రాయంలోవుంటున్నవి. ఆ సంఖ్య సదా పెరుగుతున్న అవసరానికన్నతక్కువగానున్నది. దానిఫలితంగా టెంపరరీపర్మిట్లసంఖ్యఎక్కువగా వుండవలసియున్నది. అయినా టెంపరరీపర్మిట్ల సంఖ్య తగ్గించి పక్కాపర్మిట్ల సంఖ్య స్వేఛ్ఛాయుతంగా నిర్ణయించుటకు ప్రయత్నిస్తున్నారు.

అయినప్పటికి ఒకేసారి నాలుగునెలలకు టెంపరరీ పర్మిటు ఇవ్వబడుతుంది. టెంపరరీ పర్మిట్ 24 గంటలలో జారీచేస్తారు.

మద్రాస్

మోటారువెహికల్సు ఆక్టులోని సెక్షను 62 లోని అవకాశాలననుసరించి టెంపరరీపర్మిట్లుజారీ చేస్తారు. నిర్ణీత అవసరానికైరవాణా సౌకర్యాల ఆవశ్యకత తాత్కాలికంగా కలిగినప్పుడు ఏర్పాటు చేయుటకు "తాత్కాలికావసరం" అనబడుతుంది. ఏదయినా రిపేర్లకోసం ఒకబస్సు ఆగినప్పుడు దానిస్థానే ఇంకొకబస్సును ఆ అత్యవసరాన్ని తీర్చుటకుగాను దానికి టెంపరరీపర్మిట్ జారీచేస్తారు. శాశ్వతముగున అవసరంకలిగివున్న చోటుమాత్రం టెంపరరీపర్మిట్ ఇవ్వడం జరగదు.

శాశ్వత ఏర్పాట్లు నిలిపివుంచబడిన చోట వెంటనే రవాణాసౌకర్యాలఅవసరం కలిగినప్పుడు మోటారువెహికల్సుఆక్టులోని అవకాశాల ననుసరించి స్టేజికార్యేజీలకు టెంపరరీ పర్మిట్లు యివ్వబడతవి. ఒక్కొక్కప్పుడు 1948 మోటారువెహికల్సు ఆక్టు(సవరణ) లోని సెక్షను 62 లోని అవకాశాలను బట్టి "ఆయనీ బస్" నిర్వహణకు సిఫారస్ చేయబడుతుంది.

సాధారణంగా టెంపరరీ పర్మిట్లు 15 నుండి 60 రోజులవరకు మాత్రమే జారీ చేస్తారు. మోటారు వెహికల్సు ఆక్టులో అవకాశాలు లేనందున టెంపరరీ పర్మిట్లనురెన్యూల్ చేయడమనే సమశ్య లేదు. మొదటిసారి యిచ్చిన టెంపరరీ పర్మిట్ వలన దాని కాలపరిమితిలో అవసరం తీరకపోయినచో శాశ్వత ఏర్పాట్లు నిల్పి వుంచబడినటువంటప్పుడు మగల వేరే టెంపరరీ పర్మిట్లు జారీ చేయవచ్చును.

నిర్ణీతమయిన ప్రాంతాలకు సరకుల రవాణా అవసరాన్ని తీర్చడానికి అక్కడ శాశ్వతమయిన

అవసరం లేనప్పుడు అంతరాష్ట్ర రూట్లపై వా వాహనాలుతిరుగుటకు టెంపరరీ పర్మిట్లు గ్రాంటుచేయబడుతవి. అంతరాష్ట్ర పర్మిట్లుగలిగినటు వంటి వాహనాల సంఖ్య రెన్యూవల్ చేయబడు తూనే వుంటుంది. అవసరమైనప్పుడు సంఖ్య పెరుగుదల చేయబడుతుంది.

మహారాష్ట్ర :

నిర్ణీతమైన లేక తాత్కాలికమైన అవసరాలు తీర్చడానికై మోటారు వెహికల్సు ఆక్టులోని శెక్షను 62 క్రింద టెంపరరీ పర్మిట్లు గ్రాంటు చేయబడును. ఈ టెంపరరీ పర్మిట్ల కాలపరిమితి 4 నెలలు మాత్రమే వుంటుంది. అంతరాష్ట్ర రూట్లపై గాని ప్రదేశాంతర రూట్లపై గాని, తిరుగుటకు పరస్పరమైన వప్పందాలు కలిగివున్నప్పుడు నెలసరిగా ఈ టెంపరరీపర్మిట్లు గ్రాంటుచేయబడును. అటువంటి ఒప్పందాలు లేకున్నయెడల సంబంధించిన స్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ దగ్గరనుంచి ముందుగా అనుమతి పొందవలెను. రాష్ట్రప్రభుత్వం టెంపరరీ పర్మిట్ల ఆవశ్యకతను గమనించిన ఆపర్మిట్లను కొనసాగించ వచ్చును. కాని శాశ్వత పర్మిట్లు ప్రత్యామ్నాయంగా మాత్రం కొనసాగించ కూడదు.

మైసూరు :

పక్కా-పర్మిట్లు గ్రాంటుచేయుటకుముందు నాలుగునెలలకు మించకుండా సాధారణంగా ఒకసారి టెంపరరీపర్మిట్లు మోటారు వెహికల్సు ఆక్టులోని శెక్షను 62 క్రింద జారీచేస్తారు.

అత్యవసరం లేనిదే పక్కా-పర్మిట్లతో వాటి స్థానే పునఃస్థానం చేయనిచో టెంపరరీపర్మిట్లు ఇవ్వబడవు. అంతరాష్ట్ర వప్పందాల ననుసరించి కాలానుగతంగా అంతరాష్ట్ర పర్మిట్ల సంఖ్యను క్రమపరచారు. అవసరమయితేరైల్వేలుకూడా తమ వ్యవహారాలను శెక్షను 62క్రింద నిర్వర్తింపు కొనుటకు అవకాశం ఇవ్వబడింది.

ఒరిస్సా:

రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీని సంతృప్తి పరచునట్లుగా నిర్ణీతమయిన అవసరాన్ని పేర్కొనిన 1939 మోటారువెహికల్సు ఆక్టులోని శెక్షను 62 (సి) క్రింద టెంపరరీపర్మిట్ ఇవ్వడం. టం ఆలోచించబడుతుంది. ఈ టెంపరరీపర్మిట్ జారీచేయడంలో నిర్ణీతమైన విధానమేమి లేదు. ఆ విషయంలో రీజనల్ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ యొక్క అభిప్రాయమునకు ప్రాధాన్య మివ్వబడింది. ఆక్టులోని శెక్షను 62 క్రింద నాలుగు నెలలకు మించకుండా టెంపరరీపర్మిట్లు గ్రాంటు చేయబడును.

పంజాబు

'తాత్కాలిక అవసరం' అనే పదాన్ని అభివర్ణిస్తూ రాష్ట్రప్రభుత్వం కాలానుగతమైన వత్తిడిని ఉత్పత్తిని రవాణాచేయుటకు సంబంధించినంతవరకు తాత్కాలికావసరాన్నినిర్వర్తించుటయని అభిప్రాయపడింది. టెంపరరీపర్మిట్ కాల పరిమితి నాలుగునెలలు. ఇంకను తాత్కాలిక అవసరమున్నచో, తాజాగా తిరిగి పర్మిట్ జారీ చేయువచ్చును.

ఇతర ప్రదేశాలలోగాని, ఇతర రూట్లలో గాని రవాణావాహనాలు తిరుగుటకు టెంపరరీ పర్మిట్లు ఆ ప్రదేశానికి సంబంధించిన రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ అనుమతిపొంది నిర్ణయించబడినఫీజు చెల్లింపుమీదజారీచేయవచ్చును బొంబాయి లేక కలకత్తా మొదలగు చోట్ల సుదూర సంచరణకు టెంపరరీ పర్మిట్లు పరిమితమైన సంఖ్యలో జారీ చేస్తారు.

రాజస్థాన్ :–

తాత్కాలికావసరాన్ని అభివర్ణన గూర్చి మోటార్ వెహికిల్సు ఆక్టులోగాని, రాజస్థాన్ మోటార్ వెహికిల్సు రూల్సులో గాని నిర్దిష్టంగా పేర్కొన బడలేదని రాష్ట్ర ప్రభుత్వం వివరించింది. ఈ విషయాన్ని రీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీకి వదిలి వేయబడింది. ప్రస్తుతం నెల తర్వాత నెల, క్రమ పద్ధతిమీద అదే సరుకును రవాణా చేయుటకుగాను ఇన్స్పెక్టర్, అసిస్టెంట్ రీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు ఆఫీసర్లు టెంపరరీ పర్మిట్లు అప్పుడప్పుడు జారీ చేస్తూ వుంటారు. ఆ ప్రకారమే పరస్పర మైన యేర్పాట్లు సవరించ బడినవి. రాష్ట్రం లోపల టెంపరరీ పర్మిట్లు మోటార్ వెహికిల్సు ఆక్టులోని సెక్షను 62 ననుసరించి యివ్వబడుతవి. శాశ్వతావసరమున్నచోట సాధ్యమైనంతలో శాశ్వత పర్మిట్లు జారీచేయబడుతవి. టెంపరరీ గరిష్ట కాలపరిమితి నాలుగునెలలు. ఒక రోజుకు కూడా కావలసిన ఆరోజునేజారీచేయబడుతుంది. అంతరాష్ట్రమార్గాలపై పర్మిట్లుగ్రాంటుచేయుటకు ఆ రాష్ట్రాలమధ్య పరస్పరమయిన రవాణ ఒప్పందాలు ఉన్నప్పుడు, రైలు, రోడ్ సమన్వయానికి తగిన అవకాశం ఇవ్వబడుతుంది.

ఉత్తరప్రదేశ్

రైలు–రోడ్ సమన్వయానికి స్వేచ్ఛగా టెంపరరీపర్మిట్లు ఇవ్వడానికి రాష్ట్రప్రభుత్వం సుముఖంగా లేదు. ఆక్టులోచెప్పినట్లు నాలుగు నెలలకాలంలో పూర్తిఅగు అవసరందృష్ట్యా వివిధ ప్రదేశాలకు, జోనలకు రెగ్యులర్ పర్మిట్లు ఇచ్చేందుకుగాను టెంపరరీ పర్మిట్లు నిర్ణీతంగా పరిమితంచేయాలి.

సర్వత్రమైన అవసరం గాకుండా వున్న మోటారు వెహికిల్సు ఆక్టులోని శెక్షన్‌లో 62 లో వివరించబడిన కారణాలు, కాలం క్రింద అటువంటి టెంపరరీ పర్మిట్లు జారీచేయ బడవలెను. ఈ శెక్షన్ క్రింద అంతరాష్ట్రమైనగాని తన రాష్ట్రాంతరమైన రూట్లపై గాని టెంపరరీ పర్మిట్లు యివ్వడంలో నియమములు, ఆచరణ సూత్రాన్ని అనుసరించ బడటంలేదని రాష్ట్ర ప్రభుత్వం తెలియజేసింది.

టెంపరరీ పర్మిట్లు యిచ్చేకాలం ఒక వారం నుంచి నాలుగు నెలల వరకు ఉంటుంది. కాని దానిని రెన్యూవల్ చేసే అవకాశం ఆక్టులో లేనందున, మరల తాజాగా యివ్వడం జరుగుతుంది. ఏ రోజు టెంపరరీ పర్మిట్ కోసం దాఖలు చేయబడుతుందో, అదేరోజు సాధారణంగా జారీ చేయబడుతుంది.

రాష్ట్రాంతరమైన, అంతరాష్ట్రమైన రూట్ల పై స్టేజి క్యారేజస్, కాంట్రాక్టు క్యారేజస్

టూర్రిస్టు క్యారేజెస్‌కు టెంపరరీ పర్మిట్లు దూరాన్ని బట్టిగాక పరస్పర మైన యేర్పాట్లపై జారీ చేయబడతాయి.

పశ్చిమ బెంగాల్:- 1939 మోటారు వెహికిల్సు ఆక్టులోని శెక్షన్ 62 లో పేర్కొన్న అవకాశాల ననుసరించి టెంపరరీ పర్మిట్లు జారీ చేయబడును. రీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీలు 50 మైళ్ళ వరకు, అంతకు మించిన దూరానికి

Mr A. Arunachalam Secretary, Premier Insurance Co Ltd., Madras met Mr. K. Vasudeva Rao & J. Bhaskara Rao along with Vijayawada Branch Manager Sri S. L. Narayana in connection with Business Promotion & fair settlement of claims.

స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు అథారిటీ టెంపరరీ పర్మిట్లు జారీచేయును. బీహార్ రాష్ట్రంలో సర్వీసుకు గూడా పర్మిట్లు యివ్వబడుతాయి. 200 మైళ్ళుకు మించినప్పటికి కలకత్తా వరకు టెంపరరీ పర్మిట్లు యిచ్చేందుకు రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అథారిటీలకు అధికారం యివ్వబడింది. పశ్చిమ బెంగాలు ఉత్తర ప్రాంతంలో సరియైన తగినన్ని రైల్వే సర్వీసులు లేనందున చెడిపోయే వస్తువుల రవాణా రోడ్ ద్వారా జరుగుటకు అనుమతించబడింది. దానికి రైల్వే అధికారులు సమ్మతించారు. టెంపరరీ పర్మిట్ గరిష్ట కాలపరిమితి నాలుగు నెలలుగా నిర్ణయించారు. టెంపరరీ పర్మిట్లు కావలసిన ఆపరేటరు ఆవశ్యకతను నిరూపిస్తూ తగిన వ్రాతమూలకమయిన ఆధారాన్ని దాఖలు చేయవలెను. రెగ్యులర్ పర్మిట్లు జారీ చేయుటకు రైల్వే అధికారులు అడ్డంకి చెప్పిన టెంపరరీపర్మిట్లు స్వేచ్ఛగా యివ్వబడతాయి.

సుదూరప్రాంతాల పర్మిట్ల జారీ

రాష్ట్రప్రభుత్వాల సలహా మేరకు రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టుఅథారిటీలు 150 మైళ్ళలోపల రెగ్యులర్ పర్మిట్లు జారీచేస్తాయి. ఈ పరిమితినిమించిన రెగ్యులర్ పర్మిట్లు జారీచేయడానికి స్టేటుట్రాన్సుపోర్టు అథారిటీని సంప్రదించాలి. 300మైళ్ళకుమించిన దూరం గల ప్రాంతానికి సర్వీసు సాగించవలసి వచ్చినపుడు రైల్వే అధికారులు అభ్యంతరం చెప్పినపుడు అంతరాష్ట్ర రవాణా కమిషన్ వారి సలహాను స్టేట్ట్రాన్సుపోర్టుఅథారిటీపొందవచ్చును. అయితే దూరం గల రూట్లపై రాష్ట్రాంతరంలో సర్వీసు కొనసాగించడానికి కూడా ఆకమిషన్ను సంప్రతించవచ్చును. రైలు రోడ్ సమన్వయ సాధనకు ఈ అభిప్రాయాలు వినియోగింపబడతాయి. కాని టెంపరరీ పర్మిట్ల విషయంలో వర్తింపవు

కొన్ని సుదూరమైన అంతరాష్ట్ర రూట్లపై తిరుగుటకు సరకుల రవాణా వాహనాలకు అధిక సంఖ్యలో టెంపరరీ పర్మిట్లు రాష్ట్రప్రభుత్వాలు జారీ చేస్తున్నవి. శాశ్వతమయిన రద్దీ అవసరాల నిర్వర్తింపుకు గాను తగినన్ని. సంఖ్యలో ఈ రూట్లపై తిరుగుటకు రెగ్యులరుపర్మిట్లు యిచ్చేందుకు భారతప్రభుత్వము నిశ్చయించింది. ఈ పర్మిట్లకు ఖచ్చితమయిన సంఖ్యను సంబంధించిన రాష్ట్రప్రభుత్వంతోను, రైల్వే మంత్రిత్వ శాఖతోను సంప్రతించి అంతరాష్ట్ర రవాణా కమిషను నిర్ణయిస్తుంది. ఈ కమిషను నాలుగు సుదూరప్రాంత రూట్లను సిఫార్సు చేస్తూ నిర్ణయించుటమే గాక అవసరమైన రెగ్యులర్ పర్మిట్లను నిర్ణీత సంఖ్యలో జారీ చేయుటకు గాను చర్యలు తీసికొనడానికి రాష్ట్రప్రభుత్వాలకు త్వరలోనే సలహా యిస్తుంది. ఇంకా కొన్ని యితర రూట్లపై కూడా రెగ్యులర్ పర్మిట్లు జారీ చేయుటకు కమీషన్ సిఫార్సు చేస్తుంది. (సశేషం)

సహకార సంఘం ఆధ్వర్యాన బస్సు సర్వీసు నిర్వహణ

ప్రభుత్వానికి ప్రయాణీకుల సంఘసూచన.

ఆర్. టి సి. వారు రోడ్డు రవాణా విస్తరణ కార్యక్రమం విజయవంతంగా కొనసాగించలేక పోతున్నందున మూడవప్రణాళికలో మిగిలే రెండు జిల్లాల రోడ్డురవాణా జాతీయవిస్తరణ కార్యక్రమము నిలిపివేసి దాని స్థానే ఆ జిల్లాలలోని బస్సు యజమానులతో బస్సుల సహకారసంఘాలను యేర్పాటుచేసి ఆబస్సులనిర్వహణ ప్రభుత్వ అజమాయిషీ క్రింద ఆ సంఘాలపరం చేయవలసిందిగా అక్టోబరు 21 వ తేదీన విజయవాడలో సమావేశమయిన ఆంధ్రప్రదేశ్ బస్సు ప్రయాణీకుల సంఘం కార్యవర్గం ప్రభుత్వాన్ని కోరుతూ తీర్మానించింది.

బస్సురూట్లు పెంపుదల విరమించుటే గాక ఆర్.టి సి. ప్రభుత్వానికి యీ సంవత్సరంలో చెల్లించవలసిన 21 లక్షలు వాయిదా వేస్తూ చూపిన ఔదార్యానికి ప్రభుత్వాన్ని అభినందిస్తూ తీర్మానించారు.

పిమ్మట రాత్రిళ్ళునడిపేబస్సుల స్థానే ఎక్స్ప్రెస్ డీలక్సుబస్సులు యేర్పాటు చేయవలసింది గాను విజయవాడ - తెనాలి బస్సురూట్లు ఏర్పరచవలసింది గానూ ఆర్. టి. సి ని కోరుతూ తీర్మానాలు చేశారు.

(తరువాయి 21 వ పేజీలో)

WANTED

By a leading GENERAL INSURANCE COMPANY

All Kinds of Modern Accident business
With their divisional office at Vijayawada

Accountants, Cashiers. Office assistants, Stenotypists and agents for their barnches all over Andhra Pradesh.
A special feature in settlement of Claims with their Motto for offering service to their Customers.

The Unique Motor&General Insurance Company Ltd.,

H. O.
BOMBAY

Divisional Office:
VIJAYAWADA-3.

మోటారు పన్నులు - నిర్బంధన వసూళ్ళు.

మన రాష్ట్రములో మోటారుబండ్లపన్నుల చట్టము 1-4-63 తేదీనుండి అమలు చేయ బడినది. యీచట్టమును ట్రాన్సుపోర్టుఅధికారులుగాని, ప్రభుత్వమువారుగాని వార్తాపత్రికల ద్వారా మోటారుబండ్ల ఆపరేటరులకు తెలియు లాగున ప్రచురణ చేయకపోవుట గొప్పలోటు. అదియునుగాక చట్టములోని అంశములు జిల్లా ఆర్.టి.ఓ.లకు తెలియకపోవుట, వాటినకలు 63 ఏప్రియల్ మొదటివారము అందచేయుట చట్టము 1-4-63 నుండి అమలుపరచుట; ఇందువలన మోటారు ఆపరేటర్లు అనేక ఇక్కట్లకు కారణభూతులయిరి. యీ ఆక్టు అందినతదుపరి ఆర్.టి.ఓ లు అపార్థంచేసుకొని మోటారులారీలు తిప్పకపోయినను 1-4-63 నుండి పన్ను కట్టవలసినదిగా, నిర్బంధముగా వసూలుచేయుట జరిమానాలు విధించుట ఈ సెక్షన్ ప్రకారం చేయబడినది.

"The Govt. may be notification from time to time that a tax shall be levied on every motor vehicle used or kept for use in a public place in the state."

దీని అర్థముచదువరులే గ్రహించవలెను. లారీలు ఆపినట్లు స్టాపేజి రిపోర్టులున్నప్పటికిని, వాటికి పర్మిట్లు లేకపోయినప్పటికిని, తిప్పుటకు ఫిట్‌నెస్ సర్టిఫికెట్లు మోటారుబండ్ల ఆక్టులో చెప్పిన ప్రకారము లేకపోయినప్పటికి ఆర్. టి. ఓ. లు జిల్లాలో యీ విధముగ ఆర్డర్సుయిచ్చినారు. "I presume that the vehicle is operated" అనుదానిలో ఏమయినా అర్థమున్నదా ! దీనికి ఆధారాలుగాని, ఋజువుగాని అవసరములేదా ! అధికారాలున్నవని ఆపరేటరులను హింసించుటకంటే ఏమున్నది! అవసరముంటే అప్పీలు చేసుకొనవలసినదని చెప్పుటయా వీరివిధి! ఇక ఎస్. టి. ఏ. వారికి సుమారు 7 వందలఅప్పీళ్ళు వచ్చినవట. ఒక్కరోజు 150 మందిని రమ్మని హైదరాబాద్ విచారణకు 19-10-63 నోటీసులు వచ్చినవి. వెళ్ళితిమి ఏదో న్యాయము కలుగుతుందని.

(తరువాయి 22 వ పేజీలో)

(20 వ పేజీ తరువాయి)

ఆర్.టి.సి. ఈ సంవత్సరంలో ఒక కోటిరూపాయలు బడ్జెట్ లోటు వస్తున్నా అందుకు ప్రభుత్వము సూచించిన ప్రయాణీకుల అవసరాలకు తోడ్పడే చర్యలు గైకొనకపోవుటే గాక వచ్చే సం॥రంలో విలాసకరయానమయిన ఎయిర్ కండిషను బస్సు యేర్పాటుచేయదలచుట దుబారాతో కూడిన తొందరపాటుచర్య అని అది విగమించి ప్రయాణీకుల కనీస అవసరాలు, షెల్టర్సు, పంపులు, మరుగుదొడ్లు అన్ని స్టాండులలోఏర్పరచి అతిత్వరలో విజయవాడ, బందరు, సూర్యాపేట; గుంటూరులలో సెప్టిక్ టాంకు, మరుగుదొడ్లను ఏర్పరచవలసిందిగాను ఆర్. టి. సి. ని కోరుతూ మరొక తీర్మానంచేశారు. ♦♦♦

లేఖ

రవాణాసమాచార్ ఎడిటరు గారికి

ఆర్యా!

ఈ మధ్య నేను బెజవాడ నుండి హైదరాబాదుకు Express Bus లో ప్రయాణం చేశాను. దూరప్రయాణం కావడంచేత ఒక చేతిసంచిలో 2, 3 బట్టలూ, ఎప్పుడూ కావలసిన దువ్వెన, సోపు వగయిరా చిన్న పరికరాలు వేసి కొన్నాను. ఒక అరడజను బత్తాయిపండ్లు కూడ కొని సంచిలో వేశాను. టిక్కెట్టు కొని బస్సులోనికి వెళ్ళి సంచిని పైన వుండే రాకుమీద పెడదామని చూస్తును గదా అది లేదు. యిదివరకు బస్సులలో యిరువైపులా యెవరి సీటువద్ద వారు చేతిసంచులను పెట్టుకుంటుండేవారు. రాకులుండేవి. కొ గా పెట్టిన బస్సులలో యివి లేవని నా ప్రక్కన కూర్చున్నవారు చెప్పారు. పోనీ ఈ సంచులు టాపు పైన పెట్టడానికి వీలు లేనంత చిన్నవి. ఆ నాటికి నాసీటుక్రింద పెట్టుకున్నాను. కర్మవశాత్తు జగ్గయ్యపేట దాటిన తరువాత జల్లువాన పట్టుకున్నది. బాడీలోనికి నీళ్ళు వచ్చినవి. సంచి తడిసిపోయేటంత పని అయింది. ఇది నా ఒక్కడి అనుభవమే కాదు. చాలామంది ప్యాసంజర్లు ఈ బాధ పడినవారే.

నాలుగు రోజుల తరువాత మరల హైదరాబాదు నుంచి బందరు తిరిగి బస్సులో వెళ్ళాను. ఆ బస్సుకు కూడ యిదే ఖర్మం. అప్పుడు నా సంచిని తొడలమీద వుంచుకొని ప్రయాణం చేశాను.

కాస్తో కూస్తో దూరం వెళ్ళే ప్యాసింజర్లందరికి చేతిలో ఒకటి, లేక రెండు చిన్న సంచులుండక తప్పవు. తాళం బోళం లేని ఈ సంచులు టాపుమీద పెట్టడానికి యెవరూ ఒప్పుకోరు. క్రింద పెట్టడానికి చాలా యిబ్బందిగా వుంటుంది. యిరుప్రక్కల రాకులు పెట్టడం అందువలన చాలా అవసరం, సులువుకూడా. కార్పొరేషను వారు దూరప్రయాణీకులకు ఈసౌకర్యం తప్పక కల్పించుతారని మీ పత్రిక ద్వారా కోరుచున్నాను

క. నారాయణస్వామి
విజయవాడ

(21 వ పేజీ తరువాయి)

రాష్ట్రము నలుమూలలనుండి మోటారు ఆపరేటర్లు వచ్చిరి. అమాయకులు యీవిచారణకు ప్లీడర్లనుగూడా వినియోగించిరి. ఇది అంతయుచూస్తే వింతగా కనబడుచున్నది. ఆర్థికముగా ఆపరేటర్లు ఈ అవకతవకల ఆర్. టి. ఓ. ల ఉత్తరువుల వలన యెంతనష్టపడుతున్నారో ప్రభుత్వమువారు అట్టివారిపై తగుచర్య తీసుకుని సరియైన రూలింగు యివ్వవలసినదిగా కోరుచున్నాను.

ఇట్లు

జి. సూర్యనారాయణ
ప్రెసిడెంటు.
కృష్ణాజిల్లా లారీ ఓనర్సు ఎసోసియేషన్

లేఖలు

ఆర్యా ! కార్పొరేషన్ సర్వీసులు ప్రజా సౌకర్యాలను కల్పింపలేక పోతున్నవి. వరంగల్ జిల్లాలో మరీ అధ్వాన్నమై పోతున్నట్లు అనేక మంది ప్రయాణీకులు పిటీషన్ల ద్వారా, పత్రికల ద్వారా ప్రభుత్వ దృష్టికి తెచ్చారు. ఆ ఒక్క జిల్లాల్లోనే గాక పూర్వపు నైజాం స్టేటులో ఆంధ్రరాష్ట్రంలో కలిసిన జిల్లాలన్నిటిలోను ఆ విధంగానే వున్నది. క్రొత్తగా సర్వీసులు పెంచి నడిపించే కృష్ణ, గుంటూరు, పశ్చిమగోదావరి, కర్నూలు జిల్లాలలో గూడా ప్రయాణీకులకుయిబ్బందులు సక్రమమైన బస్సు సర్వీసులు లేక అధికమవుతున్నవి. హైదరాబాద్, సికిందరాబాద్ పట్టణాలలో రద్దీ వేళలలో ప్రయాణీకులకు వసతి కల్పించలేక పోతున్నారు. రాత్రి సర్వీసులు నడిపినా, రూటు మానోపోలీ కల్గివున్నా కార్పొరేషన్ వారికి లాభాలు రాకపోవడమే గాక ప్రభుత్వం వద్ద తీసుకున్న అప్పునకు వడ్డీ లేకుండా గూడా 12 లక్షలకు మించి చెల్లింపు బాకీ పడ్డారంటే పాలనా వ్యవస్థ ఎంత దురవస్థలో వుందో అర్థమవుతుంది. ప్రయివేటు పరిశ్రమదారుల వల్ల పన్నుల మూలంగా వచ్చే ఆదాయాన్ని పొదుపు చేసుకుంటే ప్రభుత్వానికి కలిగే ఆదా స్వంత వ్యాపారాన్ని చేద్దా మనుకోవడం వలన నష్టంగా పరిణమించిందనటం వివాదాంశం కాదు. అటు ప్రజలకు యిటు ప్రభుత్వానికి నిరుపయోగమై అనర్థములనుకష్టనష్టములనుకల్పించే కార్పొరేషన్‌సర్వీసులను ప్రభుత్వం వెంటనే తొలగించి ప్రజా శ్రేయస్సు దృష్ట్యా ప్రణాళికా సాధ్య అభ్యుదయ సాధన కొరకు ప్రయివేటు పరిశ్రమదారులను ప్రోత్సహించి బస్సు సర్వీసులు నడిపించ గలరని కోరడమైనది.

ఇట్లు,
యద్దనపూడి రామబ్రహ్మం,
జనరల్ శెక్రటరీ.
ఆంధ్ర ప్రదేశ్ మోటార్ యూనియన్
కాంగ్రెసు.

పశ్చిమ గోదావరి లేఖ:—

భీమవరం సెంటరునుండి రెండు మూడురోజులుగా కార్పొరేషన్ బస్సుల కదలికే లేదట. కారణం పనివారికి, పాలకులకు మాట పట్టింపు, అనువర్తనా విధానంలో తేడా. లగేజి టిక్కెట్లు సొమ్ము వసూలులో లోపాలోపాలు. అంతరార్థం వ్యవస్థలో లోపమే.

తాడేపల్లి గూడెం డిపోలో నూటికి నూరు బస్సులు నడువలేనివే. అంటే వున్న బస్సులన్నీ చెడిపోయినవో, నడుస్తూ ఆగేవో, ఆకారం తృప్తిగావున్నా నడవటానికి వీలు కానివో కావటం, ప్రయాణీకులు బాధలకు గురికావడం అంతరార్థం వ్యవస్థ లోపమే—

వ్యానులో ప్రయాణంచేసే ప్రయాణీకుల నీ మధ్య దారిలో ప్రభుత్వ పరిశీలనాధికారులు పరిశీలించి ప్రయాణ భగ్నంచేసి వ్యానుమీద కేసులు బనాయించారు. ఆ రూటులో ఆ సాయంత్రం దాకా వరకమైన కార్పొరేషన్ బస్సూ రాలేదు. ప్రయాణీకులు బాధ పడ్డారు.

జాతీయరహదార్లపై ట్రాఫిక్ సర్వే

"రవాణా సమాచార్" ఎడిటర్, కేంద్ర ప్రభుత్వ గణాంకశాఖ ప్రతినిధి శ్రీ జి. రామచంద్రన్ గారు కలిసి మాట్లాడినప్పటి చిత్రం.

భారతదేశంలో రోడ్ల అభివృద్ధి గుర్తించి ప్రణాళికా ధ్యేయ సాధనకు పూనుకొన్న ప్రభుత్వానికి మద్దతు కల్పించే నిమిత్తం ప్రపంచ బ్యాంకువారు పూనుకోవడం ముదావహం. వారికి దోహదంగా రవాణా రద్దీని తెలుసుకుని జాతీయ రహదారుల అభివృద్ధిని ఏర్పరచే నిమిత్తం కొన్ని జాతీయ రహదారులపై 8-10-63 నుండి 11-10-63 దాకా ట్రాఫిక్ సర్వే జరిగింది. విజయవాడ రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధికారి శ్రీ. ఆర్. కృష్ణన్ గారి పర్యవేక్షణలో జి. రామచంద్రన్ గారి ఆధ్వర్యం కార్యక్రమంలో పాల్గొన్న వారందరు ఉచిత రీతిని వర్తించి లారీ ఓనర్లకు పనివారికి ట్రాఫిక్ నడకకు అవరోధాలను గాని అనవసర జాప్యం గాని కలుగనీయక పనిచేయడం గమనింప తగింది. ఇదే విధంగా జాతీయ రహదారులపై ది8-11-63 నుండి వారం రోజుల పాటు మరొక పార్టీ సర్వే కార్య కలాపాలు జరుప గలరు. ఎప్పటి లాగే లారీ ఓనర్లు, పనివారు సహకరించి రవాణా రద్దీని గుర్తింప జేయాలని కోరుతున్నాము.

ఒక సలహా:

బలం తక్కువ రోడ్లపై అంటే జిల్లాలోని లోకల్ బోర్డు రోడ్లపై తక్కువ బరువు మోసే బండ్లకు రాష్ట్ర రహదారులు, జాతీయ రహదారులపై ఎక్కువ బరువుమోసే బండ్ల గమనాన్ని అనుమతిస్తూ పరిమిట్ల విధానాన్ని సవరిస్తే రోడ్లుమరీ చెడిపోవని అంచనా. తద్వారా ప్రణాళికల అనుసరణలో లోపాలోపాలు సరిదిద్దు కోవచ్చును. అంతేగాక కాలువప్రక్క రోడ్లు గల డెల్టా ప్రాంతాలనుండి బోటురవాణాభివృద్ధివలన సరుకుల చేరవేతలాంటి కార్యక్రమ మునసాగించి బలంకలిగిన రోడ్లు ప్రదేశాలనుండి లారీలద్వారాగాని రైలు కేంద్రాలనుండిగాని సరఫరావిషయం ఆలోచించడంవలన రోడ్లనిర్మాణములోజరిగే అనవసర ఖర్చును తగ్గించవచ్చును. రోడ్ ట్రాన్స్పోర్ట్ కార్పొరేషను వారుకూడా డెల్టాఏరియాలో లైట్ బస్సులను నడపడం గుర్తించాలి. ఈ గమనింపు సాగితే పన్నులనుకూడా తగ్గించడానికి వీలుంది. పరిశ్రమదారులకు నష్టం తగ్గుదల పట్టగలదు. ♦♦♦

సర్ ఛార్జి చెల్లించిన రెండవతరగతి ప్రయాణీకులకు నిద్రపోవటానికి వసతిఏర్పాట్లుచేయాలని. సీజన్ టిక్కెట్లు జారీచేసేటప్పుడు వసూలు చేసే

విజయవాడకు పోస్టుమాష్టరు జనరల్ రాక.

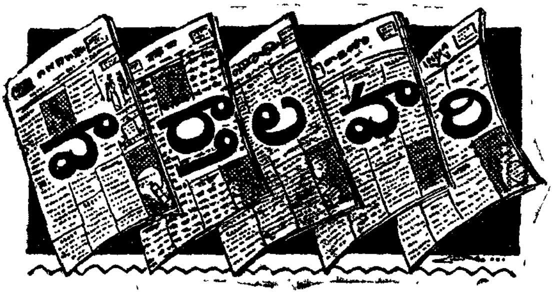
విజయవాడ పౌరులవద్ద పోస్టు అండ్ టెలిగ్రాఫ్స్ డిపార్టుమెంటువారి అభివృద్ధి సాధనకు అవకాశమిచ్చే సర్వీసుపద్ధతిలో సలహాలను కోరుతూ పోస్టుమాష్టర్ జనరల్ పంపిన ఆహ్వానాలను అందుకుని అక్కడచేరిన పలువురు ప్రముఖులు "సర్వీసుజాప్యాన్ని" చాలచాల రకాలుగా వర్ణించి వల్లించారు. క్రొత్తపనివారలు ప్రవేశించటం వలన ప్రణాళికాసాధన కార్యక్రమంలో ప్రజోపయోగాన్ని యినుమడింపచేదామనే తొందరలో జరిగే జాప్యమేగాని వేరుగాదని త్వరలోదీన్ని నివారింపగలమని వారు హామీయిచ్చారు.

ముఖ్యంగా పోస్టు అండ్ టెలిగ్రాఫ్ డిపార్టుమెంటువారినిగూర్చి చెప్పాలంటే వారి ముఖ్యధర్మమయిన సేవాతత్పరత ప్రజాస్వామ్య సూత్రాలకు దగ్గరలో సాగిపోతూనేవుంది. ఇతర అధికారవర్గ ప్రమేయాలకుమల్లే బాధ్యతానిర్వహణలో ప్రతిపనికి అదనంసొమ్ము కోరకపోవటంగూడా మెచ్చుకోతగ్గదే. జాప్యాన్ని అట్టి విధానానం ఆధారంగా లేకపోవటం ముఖ్యమయినసంగతి.

అధికారులను దుమ్మెత్తి తిట్టారు. అంతరార్థం వ్యవస్థ లోపమే.

పనివారి యూనియన్లు అంటూ పనికల్పించుకొని ప్రతి పోట్లాటకు పాలకులపై దాడి తీసేవి కార్పొరేషన్ పనివారికి ఒకటి గాక రెండు. ఇంకా పాలకులు కోరకుండానే డివైడ్ అండ్ రూలు అన్న సిద్ధాంతానికి వీలు కల్గింది. యూనియన్ల చందాలు వసూలు చేసే ఆర్భాటంలో తన్నులాటదాకా వెళ్ళితే డివిజనలు కంట్రోలర్ పోలీసువారి మద్దతుతో జీతాల చెల్లింపు చెల్లించాలిసి వచ్చిందట. దీనికి వ్యవస్థలోపం కారణం కాదంటారా !

సహకారంలేని సర్వీసులుగా నిలచిపోయి ప్రజలకు, ప్రయాణీకులకు ఉపయోగ పడని కార్పొరేషన్ సర్వీసులు ఎక్కడ పడితే అక్కడ నిలబడి పోవడం వ్యవస్థ లోపమే కాగలదు. పనిచేసే దుష్టశక్తుల దోషాలను గుర్తించి బాధ్యతలు విస్మరించిన పనివారి ప్రవర్తన సరిదిద్ది ప్రజల యిక్కట్లు గమనించి సర్వీసు లోపాలను సవరించి అధికారి హోదాలు వదలి కార్పొరేషన్ వారు ప్రజలలో ఒక్కరై మసల గలిగిన నాడు గాని సౌకర్యాలు సమకూరవని విశ్వాసం.—



ప్రతిపట్టణములో అక్రమ, ఆక్రమణల ఫలిత ముగా రోడ్లప్రక్క ఆటంకాలు పెరిగి రాకపోకల వసతి తగ్గినట్లు గమనించి నెల్లూరు పట్టణంలో పోలీసు సూపరింటెండెంట్ అట్టి అక్రమ ఆక్రమ ణలతొలగింపు కార్యక్రమం అమలుపరిచేందుకు ప్రజల సహకారం కోరారు.

* *

ప్రతి మునిసిపాలిటీ పాలనలోను నీటి గొట్టాల మరమ్మత్తుకై రోడ్లపై గండ్లు గొట్టి గుంటలు తీయడం వానిని పూడ్చడంలో అశ్రద్ధ చేయటం వలన వేసిన రోడ్లన్నీ గుంటలై వానలు పడితే నీటి దొరువులుగా మారటం వలన పౌరుల రాకపోకలకు అంతరాయం కల్గటం పరిపాటి. అందులో విశాఖపట్నం రోడ్ల సంగతి మరీ అధోగతి అని ప్రజల గోడ

* * *

రెండవ యుద్ధం నాటినుండి మిలటరీ కార్య కలాపాలకై కేటాయింపబడి యుంచబడిన బీచ్ రోడ్ ప్రజల వినియోగార్థం మిలటరీ అధికా రులు అనుమతించడం వలన విశాఖపట్నం ముని సిపాలిటి వారు బీచ్ రోడ్డు నిర్మాణానికి ఆధు నిక పద్ధతులపై అంచనాలు తయారు చేశారు.

* * *

కృష్ణా జిల్లా జగ్గయ్యపేట తాలూకా రోడ్ల పరిస్థితి హీనంగా వున్నందున ప్రభుత్వం శ్రద్ధవహించాలని, మునివేరు మీద లింగాలవద్ద వంతెన నిర్మాణం జరిపించాలని, షేర్ మహ మ్మద్ పేట వద్ద లింకు రోడ్డును జాతీయ రహ దారులలో కలపాలని తాలూకా కాంగ్రెసు కార్యకర్తలు రోడ్లమంత్రి శ్రీ మీర్ అహ మ్మద్ ఆలీఖాన్ గారిని కోరారు.

♦ ♦ ♦

భావి రవాణా సదుపాయాభి వృద్ధికై భారత రైల్వేలు అదనంగా 100 డీసెల్ యింజన్లు, 4 వేల బాక్సు వ్యాగన్లు కొనటం అవసరమని ప్రపంచబ్యాంకు నిపుణుల సంఘం సిఫార్సుచేసిం దని వార్త !

♦ ♦ ♦

తాలూకా రహదారుల సభలంటూ ప్రజా ప్రతి నిధులు పంచాయితీదారులుకలసి గుంటూ రుజిల్లా రేపల్లెలో సమావేశమయి పార్టీల వివ క్షత ప్రమేయం లెక్క చేయకుండా ప్రజలందరు ఒక్కటయి తాలూకా రోడ్ల అభివృద్ధికై కృషి చేయాలని తీర్మానించారు. రేపల్లెనుండి తుమ్మల వరకు గల రోడ్డును మోళ్ళగుంట వరకు పొడిగిం చాలని రేపల్లె అడవులదీవి రోడ్డుకు దిండివరకు పొడిగించాలని దీనినిహైవేస్ వారు నిర్వహించా లని రేపల్లె నుండి నిజాంపట్నం రోడ్డును అచ్యుత పురంవరకు ప్రయాణసౌకర్యయోగ్యంగా చేయు డానికి కావలసిన రెండు వంతెనల నిర్మాణం సాగించాలని ప్రభుత్వం వారి దృష్టికావిషయం తెచ్చేందుకు 14 మందితో కలసి రాయబార వర్గానికి ఏర్పరచి కార్యక్రమం సాగించాలని తీర్మానించారు.

* * *

గ్రామ్సు: "ఎవర్ గ్రీన్" ఫోను: 1111

రాజా మోటారు స్టోర్సు

అన్ని కారుల జీపుల, మరియు ల్యాండ్ రోవరు కార్ల సామానుల స్పెషలిష్టులు

గవర్నరుపేట,

విజయవాడ-2.

నాణ్యమైన సరుకును సరసమైన ధరలకు పొందండి!

ఒకసారి ప్రయత్నించిన మీకే తెలియగలదు

బస్సు, లారీ బాడీలకు, గృహ నిర్మాణములకు కావలసిన అన్ని రకముల యినుప సామానులు

శేకులు, రంగులు, వార్నీషులు హార్డువేర్ సామాన్లు మా వద్ద దొరుకును.

శ్రీ నటరాజ ఐరన్ అండ్ హార్డువేర్ స్టోర్సు

కాళేశ్వరరావు రోడ్డు :: గవర్నరుపేట

విజయవాడ-2.

Visit our New Show Room

AT PRAKASAM ROAD, GOVERNORPET
VIJAYAWADA-2.

RADIO REPAIRS A SPECIALITY

For all your

PHILIPS

- Radios
- Radio Spare Parts
- Amplifier Equipment
- Lamps & Decoration Fittings

Kelvinator Airconditioners Willys Jeep Spare Parts

MODERN AUTO STORES

Office:
18-26-991, GANDHINAGARAM,
VIJAYAWADA-3.
Phone: 307

Show Room:
CONVENT STREET
VIJAYAWADA-1.
Phone: 1118

STATE INFORMATION C...
ANDHRA PRADESH
HYDERABAD

Edited, Printed and Published by J. Bhaskara Rao, Ravaana Samaachar, Congress Office Road, Vijayawada-2 and Printed at Graama Swarajya Press, Vijayawada-2
Wrapper Printed at Sri Sarada Press, Vijayawada-2.